報道発表資料

平成 22 年 3 月 30 日
独立行政法人国民生活センター

乗用車用フロアマットのアクセルペダル等への影響に関する調査結果

１．目的

2009 年 11 月 25 日、米国トヨタ自動車販売は、米国で販売されているトヨタ純正の全天候型フロアマットによりアクセルペダルが引っ掛かったまま解除できなくなるおそれがある事象について、対象 8 モデルのセーフティ・キャンペーンの改善措置内容を発表した。日本においても、国土交通省のホームページ(自動車のリコール・不具合情報(事故・火災情報検索))に公表されている情報によると、自動車のフロアマットに起因すると推定される事故が過去 1 年間に 13 件発生し、また、PIO-NET(全国消費生活情報ネットワーク・システム)(注 1)にはフロアマットのアクセルペダル等への影響に関する相談が 2004 年度以降、過去 5 年間に 13 件(注 2)寄せられていることがわかった。

消費者庁では、これらの情報を消費者へ情報提供するとともに、「フロアマットがアクセルペダル等にどのように干渉するのか、干渉した場合の危険性についての調査」を国民生活センターに依頼した。

国民生活センターではこれを受けて、運転席に使用するフロアマットの敷き方や使用中のずれなどにより、アクセルペダル等の操作に影響し、不意に加速するなど危険な状況が発生することがないか商品テストを実施し、消費者庁に報告するとともに消費者へ情報提供することとした。

(注 1) PIO-NET とは、国民生活センターと全国の消費生活センターをオンラインネットワークで結び、消費生活に関する情報を蓄積しているデータベースのこと。
(注 2) 2004 年 4 月 1 日以降、2010 年 2 月 12 日までの登録分。本調査のため事例を確認したもの。

２．テスト実施時期

検 体 購 入 等：2009 年 12 月～2010 年 3 月
テ ス ト 期 間：2009 年 12 月～2010 年 3 月

３．テスト対象銘柄

（１）車両及び純正フロアマット

国土交通省に寄せられた情報のうち比較的販売時期が新しい車両と、同省の事例にはないが比較的販売台数の多い車両の中から、入手可能な 26 車種をテスト対象とした(表 1 参照)。

なお、入手時に車両のメーカー名や銘柄名を表記したフロアマット(以下「純正マット」という。）が装備されていなかった車両については、別途純正マットを購入した。

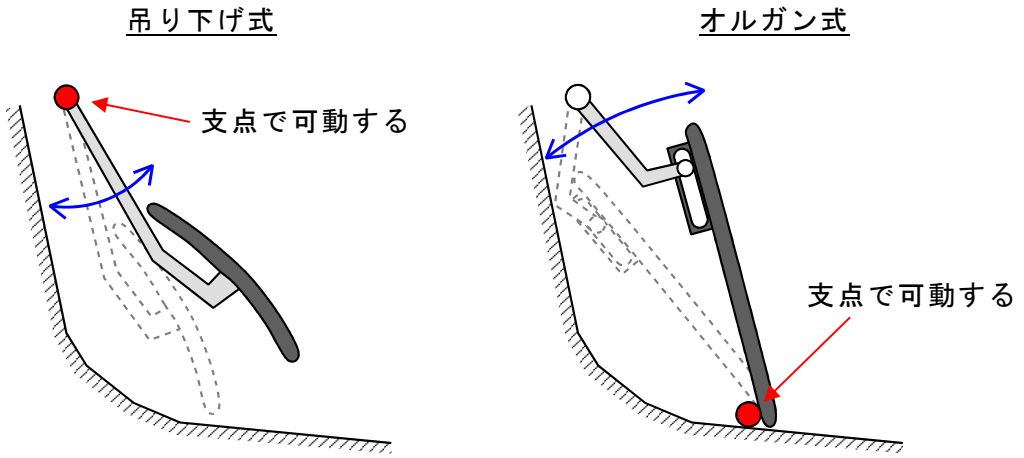
26 車種のアクセルペダルの構造を調べると、24 車種はペダルが吊り下げられ、ペダルの支点が上部にある構造(以下、「吊り下げ式」という。）で、2 車種はペダルの支点がフロアにある構造（以下、「オルガン式」という。）であった(図 1 参照)。

表1　テスト対象一覧(車両)

アクセルペダルの構造	No.	銘柄名（通称名）	型式	初度登録年月又は初度検査年月	製造者
吊り下げ式	1	スイフト	DBA-ZC71S	2008 年 7 月	スズキ(株)
	2	ワゴン R	DBA-MH23S	2009 年 7 月	
	3	ムーヴカスタム	DBA-L175S	2006 年 10 月	ダイハツ工業(株)
	4	アルファード	DBA-ANH15W	2006 年 9 月	トヨタ自動車(株)
	5	ヴィッツ	DBA-KSP90	2006 年 5 月	
	6	カローラアクシオ	DBA-NZE141	2008 年 7 月	
	7	ノア	DBA-ZRR70G	2008 年 7 月	
	8	パッソ	DBA-KGC10	2007 年 9 月	
	9	ブレイド	DBA-AZE156H	2006 年 12 月	
	10	プリウス	DAA-NHW20	2008 年 11 月	
	11	プリウス	DAA-ZVW30	2009 年 7 月	
	12	ラクティス	DBA-SCP100	2007 年 7 月	
	13	セレナ	DBA-NC25	2006 年 12 月	日産自動車(株)
	14	マーチ	DBA-AK12	2005 年 12 月	
	15	レガシィ	CBA-BP5	2005 年 8 月	富士重工業(株)
	16	インサイト	DAA-ZE2	2009 年 3 月	本田技研工業(株)
	17	オデッセイ	DBA-RB2	2007 年 3 月	
	18	ストリーム	DBA-RN6	2006 年 8 月	
	19	フィット	DBA-GE6	2008 年 7 月	
	20	デミオ	DBA-DE3FS	2009 年 12 月	マツダ(株)
	21	ビアンテ	DBA-CCEFW	2008 年 8 月	
	22	i(アイ)	CBA-HA1W	2006 年 7 月	三菱自動車工業(株)
	23	eK ワゴン	DBA-H81W	2006 年 8 月	
	24	コルト	DBA-Z21A	2009 年 12 月	
オルガン式	25	マーク X	DBA-GRX120	2006 年 9 月	トヨタ自動車(株)
	26	フーガ	CBA-Y50	2005 年 12 月	日産自動車(株)

※このテスト結果はテストのために入手した商品のみに関するものである。

図1　アクセルペダルの構造（模式図）



（２）市販マット（カー用品店で取り扱っているフロアマット）

カー用品店などには多くの種類が販売されているが、米国で問題となった全天候型フロアマット（雨水を車内にこぼれにくくした縁の高いフロアマット）と同様な、国内の市販品フロアマット（以下「市販マット」という。）について、形状や硬さ、縁の高さなどの影響でアクセルやブレーキペダルに干渉することがないのか調べることとし、大手カー用品店で販売されていた３社４銘柄をテスト対象とした（表２、写真１参照）。

表2　テスト対象一覧（市販マット）

No.	銘柄名	製造又は販売者名	対応車種など	重さ（kg）	購入価格（円）
A	バイタルロード	(株)イエローハット	軽自動車、コンパクトカー	1.2	1,239
			普通自動車	1.4	1,239
B	ロッシーニ ネオ ブレイクマット	(株)オートバックス セブン	軽自動車・コンパクトカー （一部カットできる）	1.2	1,134
			普通車・4WD	1.3	1,134
C	3D シェブロン	(株)ボンフォーム	軽・コンパクトカー	0.3	1,344
			普通車	0.3	1,344
D	3D プレステージ		軽自動車　普通車 （一部カットできる）	1.1	1,800

※このテスト結果はテストのために購入した商品のみに関するものである。

写真1　テスト対象の市販マット

４．テスト項目及び結果

フロアマットの固定方法や表示方法、車内でずれたときなどにアクセルペダル等へ影響することがあるのかについて調べた。

（１）フロアマットの固定

１）純正マットは全て固定できる構造になっている。ただし、足を前に強くずらすとマットが外れることがある車種も見られた

調査した 26 車種の純正マットは、アクセルペダルに当たる箇所が、ペダルに干渉しないようにカットされ、1 又は 2 箇所でフックやピンなどの固定具(以下「固定フック」という。)で車体やカーペットに固定できる構造であった(写真 2、3、参考資料 1 参照)。

固定された状態でマットが外れることがないかを、マットの固定方法が異なる 6 車種(No.9、10、14、19、20、22)で調べた。テストは、モニター10 名(平均 38.7 歳)が乗車して足(かかと)をマットに着け、足を前に強くずらす行為を最大 10 回行った。

その結果、1 車種(No.10)はモニター10 名中 4 名でマットが外れた。マットをずらすことにより、固定フックのツメが留め穴から抜けて固定フックが外れたためであった(写真 4 参照)。ただし、外れた場合でもアクセルペダルがマットに引っ掛かることはなかった。

そこで、この車種の固定フックが外れるときの力を調べたところ、約 10kgf であった。また、通常考えられる使用状況として、運転姿勢を調整するために腰を後方に滑らせる動作をしたときのマットに加わる力を先の 10 名のモニターで調べたところ、4～12kgf の力が加わることがわかった。

モニターテストで外れなかった車種は、固定フックが車体フレームやカーペットに挟むように固定され、工具などを用いなければ外れない構造であった(写真 5 参照)。参考に、固定フックがどの程度の力で外れるかを他の車種(No.20、22)で調べたところ 18kgf 以上の力を加えても外れることはなかった。

写真2　アクセルペダルと純正マットの例

吊り下げ式

オルガン式

写真3　マット側の固定状態の例

写真4　車両側との固定フックが外れた(No.10)

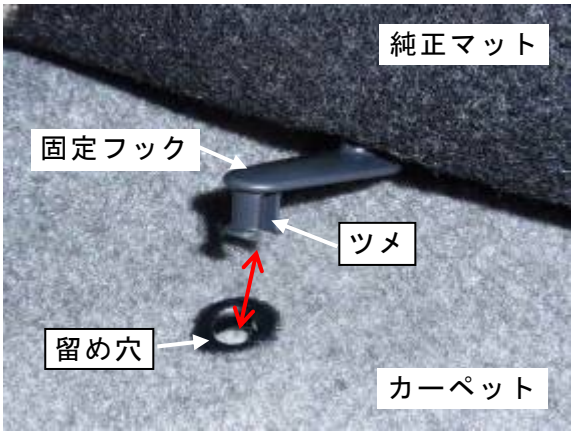
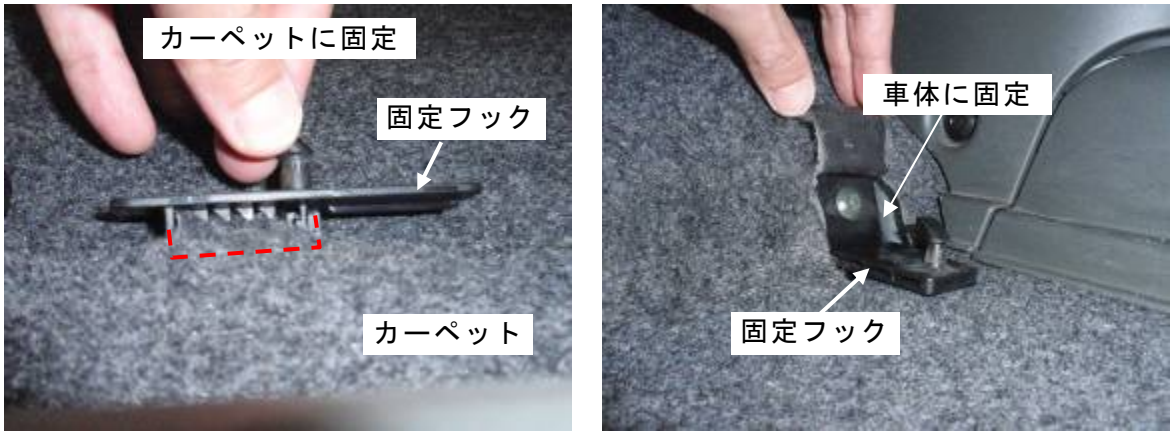


写真5　固定フックが外れなかった車種の車両側との固定の例(No.22)



２）純正マット本体又は車両の取扱説明書には、「必ず固定して使用する」旨の表示があった

調査した 26 車種の純正マット(運転席側)又は車両の取扱説明書には、「フロアマットは、必ず車両側のカーペットに取り付けた付属の固定クリップにとめてご使用ください」、「車に合ったものを、フロアカーペットの上にしっかり固定して使用してください」などの注意表示が記載されていた(写真 6、参考資料 1 参照)。

写真6　フロアマットに関する注意表示の例

純正マット(No.10)

取扱説明書(No.20)

３）市販マットの４銘柄中３銘柄は、カーペット等に固定できる構造ではなかった。また、使用できない車種を具体的に明記したものはなかった

４銘柄の市販マットの固定方法について調べたところ、４銘柄中３銘柄は、固定できる構造ではなかったが､1銘柄(D)は付属のストッパで純正マットに固定できた(写真７参照)。また、どの銘柄も二重敷きに関する注意表示はなく、純正マットに固定できる１銘柄(D)は、二重敷きを想定しているものであった。

また、「足元に収まるように敷く」、「車に合わせてカットする」、「オルガン式のアクセルペダルは使用できない」などの表示があったが、具体的に使用できない車種を明記したものはなく、消費者個人の判断で使うようになっていた(参考資料２参照)。

写真７　純正マットに固定する市販マット(D)

（２）アクセルペダルへの干渉など

先の結果から、純正マットが適切に固定されていれば、ペダルがマットに干渉することはないことがわかった。しかし、固定を忘れたなどの理由で純正マットがずれた場合や市販マットを使用した場合にペダルに干渉(注)することがないのか調べた。

なお、マットのずれに関しては、マットを正しい方向に敷いた状態から、前方にずれていったことを想定し、ペダル裏側でマット全体が丸まった状態までは行っていない。

(注) 本報告ではアクセルペダルの動きに影響を与えるような引っ掛かりを「干渉」と定義し、アクセルペダルへの接触程度は「干渉」には含まない。

１）吊り下げ式アクセルペダル

固定していない純正マットや市販マットがずれた場合には、アクセルペダルがマットに干渉することがあった

吊り下げ式アクセルペダルの 24 車種について、固定を忘れたなどの理由で純正マットがずれた場合や固定した純正マットの上に市販マットを敷いた二重敷きの場合にアクセルペダルがマットに干渉しないかを調べた。

その結果を表３に示す。純正マットがずれた場合は、24 車種中７車種で、アクセルペダルを全開に踏み込んだ後に、ペダルの下端がマットの端部に干渉することがあった(写真８参照)。

また、市販マットを二重敷きした場合は、24 車種中 14 車種で、アクセルペダルを全開に踏み込んだ後に、ペダルの下端がマットに干渉することがあった。干渉する状況としては、①マットの端部に干渉(写真 9 参照)、②マット表面の溝に干渉(写真 10 参照)、③マットにできたシワに干渉(写真 11 参照)の 3 通りの状況がみられた。さらに、一部の車両ではずれなくても干渉する市販マットもあった。

なお､二重敷きで干渉が見られた車種について､純正マットを外した市販マット単体(一枚敷き)でも干渉するか調べたところ、一枚敷き、二重敷きにかかわらず干渉した。これは、全開に踏み込んだアクセルペダル下端付近は、もともと純正マットの形状が干渉しないようにカットされており、純正マットの厚みに影響しなかったことが考えられる。

表3　吊り下げ式アクセルペダルとマットの干渉

No.	固定していない純正マットがずれた場合	市販マット			
		A	B	C	D
1	―	―	―	―	―
2	―	―	―	―	―
3	―	ずれると③	ずれると②	―(注 1、3)	ずれると②
4*	―	―	―	―	―
5	―	―(注 1)	ずれると②	―(注 1)	ずれると②
6	―	―(注 1、3)	―(注 3)	―(注 1)	ずれると②
7	―	ずれると③	―(注 3)	―(注 1、3)	―(注 3)
8	―	―(注 1)	ずれると②	―(注 1)	ずれると②
9*	①	―(注 1)	ずれると②	―(注 1)	ずれると②
10*	―	―(注 1、3)	ずれると②、③	―(注 1、3)	ずれると③
11*	①	―(注 1、2)	―(注 2)	―(注 1)	ずれると②
12	①	―(注 1、2)	ずれると②	―(注 1)	ずれると②
13	①	―(注 1)	ずれると②	―(注 1)	ずれると②
14	―	―	―	―	―
15*	―	―	―	―	―
16	―	―	―	―	―
17*	―	―	―	―	―
18	―	ずれると③	―(注 3)	―(注 1、3)	―(注 3)
19	―	―	―	―	―
20	①	①(注 4)	ずれると②	①(注 4)	①(注 4)、ずれると②
21*	①	ずれると③	ずれると③	―(注 3)	ずれると③
22	―	―(注 1)	②(注 4)	―(注 1)	②(注 4)
23	―	―	―	―	―
24	①	―(注 2)	―(注 2)	―(注 1)	―(注 2)

＊：自動車車検証の自動車の種別に沿って市販マットは「普通車用」で実施(15 頁参照)
―：干渉なし
①：マット端部にアクセルペダルが干渉した
②：マット表面の溝にアクセルペダルが干渉した
③：マットにできたシワにアクセルペダルが干渉した
(注 1)：マット表面に引っ掛かるような溝がないため干渉しなかった
(注 2)：マットの厚みによりアクセルペダルが全開状態まで踏み込めないため干渉しなかった
(注 3)：マットにシワができない、若しくはできても干渉しなかった
(注 4)：シート取り付け部分や車体フレームなどに合わせてフロアに敷いたとき

写真8　固定していない純正マットがずれた場合、マット端部に干渉した例(No.9)

写真9　市販マット(A)の端部に干渉した例(No.20)

写真10　市販マット(D)表面の溝に干渉した例(No.22)

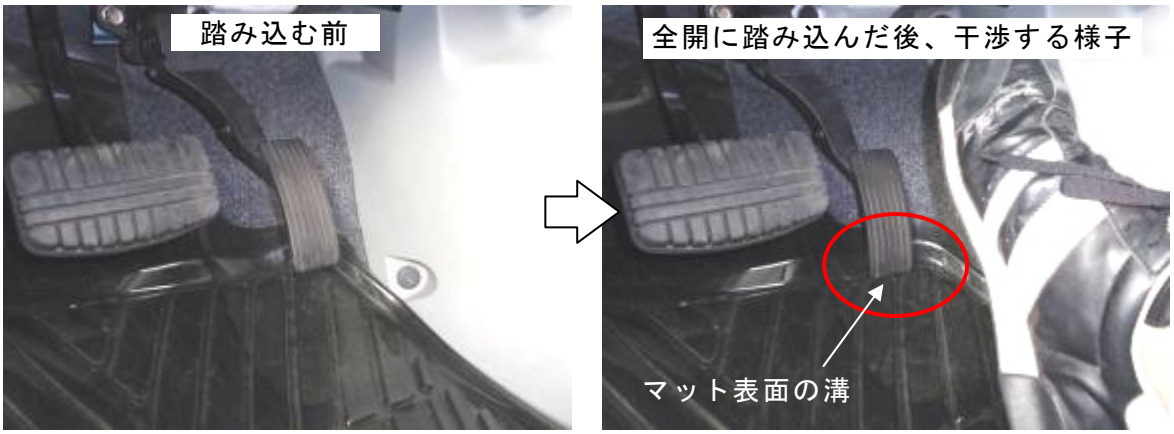


写真11　市販マット(B)がずれた場合にできたシワに干渉した例(No.21)

２）オルガン式アクセルペダル

市販マットでは、ずれるとアクセルペダルが戻りにくくなったり、意図せずにアクセルペダルが押し込まれることがあった

オルガン式ペダルの 2 車種(No.25、26)について、マットがアクセルペダルの操作にどのように影響するか調べた。

その結果、固定しなかった純正マットでは確認できなかったが、2 車種とも市販マットがずれてアクセルペダルにかぶさった状態でアクセルペダルを操作すると、マットがタイヤハウス側面に引っ掛かり、ペダルが戻りにくくなる場合や、ブレーキペダルを踏んだときに､マットの硬さで意図せずアクセルペダルが同時に押し込まれる場合があった(表4、写真 12 参照)。

なお、市販マット 4 銘柄中 3 銘柄(A、C、D)には、「オルガン式アクセルペダルには使用できない」旨の表示があった。

表4　オルガン式アクセルペダルとマットの干渉

No.	固定していない純正マットがずれた場合	市販マット			
		A	B	C	D
25*	－	ずれると①	ずれると①	ずれると①	－
26*	－	ずれると①	ずれると①	ずれると①	－

＊：自動車車検証の自動車の種別に沿って市販マットは「普通車用」で実施(15 頁参照)
－：干渉なし
①：アクセルペダルが戻りにくくなったり、ブレーキペダルを踏み込むとアクセルペダルが押し込まれることがあった

写真12　市販マット(C)を敷いた例(No.26)

（３）再現テスト

これまでの結果から、車種とマットの組み合わせによっては、アクセルペダルがマットに引っ掛かったり、戻りにくい状況が確認されたので、実際にそのような状況になったときに、ペダルから足を離しても速度が上るような危険な状況になるのか調べた。

また、アクセルペダルが全開状態のときでもブレーキを踏めば安全に速度が低下し、停止することができるのか調べた。

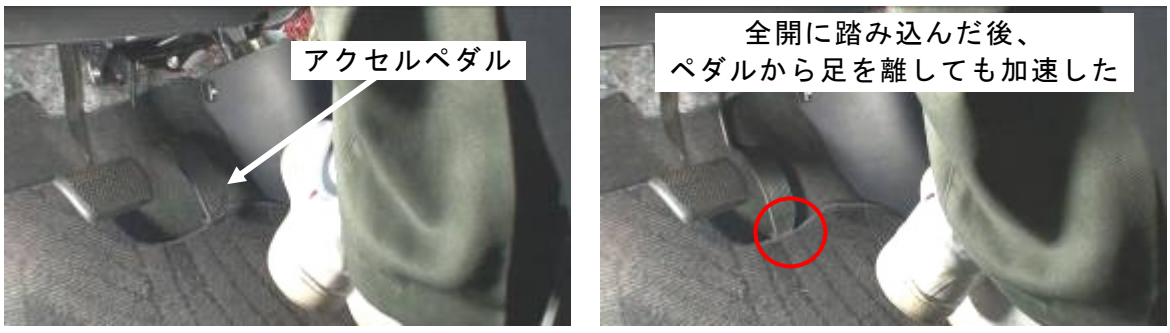
１）アクセルペダルがマットに引っ掛かると外れることもあるが、引っ掛かったままだと加速することがあった

アクセルペダルがマットに干渉することが確認された吊り下げ式ペダルの３車種(No.9、20、22)について実際に走行し再現テストを行った。

テストは走行中(50km/h)からの追い越しを想定し､アクセルを全開状態まで踏み込み、ペダルから足を離しても加速するようなことがないのか調べた。

その結果、必ずしもすべて加速されるものではなく、ペダルからマットが外れることも見られたが、ほぼ全開状態でペダルが引っ掛かったままだと、ペダルから足を離した状態にもかかわらず 100km/h まで短時間(7～12 秒)で加速した。また、戻りにくかった場合でも同様に速度が上昇することがあった。

写真13　走行試験時の様子(No.9)



２）アクセルペダルが全開の状態でもブレーキを強く踏めば５車種中４車種は停止した

前述の 3 車種と、引っ掛かりは確認できなかった 2 車種(No.14、19)について、アクセルペダルが全開状態のときでもブレーキを踏めば速度が低下するのか、また、停止することができるのか調べた。

テストは、アクセルペダルを全開状態にしてゼロから 60km/h まで加速し、アクセル全開のまま十分強い力でブレーキを踏んだときの停止距離と通常通りにアクセルを戻してブレーキを同様に踏んだときの停止距離を調べた。

その結果、アクセル全開状態でブレーキをかけると、4 車種は通常時よりも約 1.1～1.4 倍の距離が伸びて停止した(表 5 参照)。そのうち、通常時の停止距離とほとんど差がなかった 1 車種(No.14)については、アクセルペダルが全開状態でブレーキペダルが踏み込まれると、スロットル開度を下げる(エンジンに入る空気の量を減らす)制御が行われていた。

なお、1 車種(No.22)はアクセルペダルが全開状態でブレーキを踏むと、速度は低下するが停止せずに低速(約 14km/h)のまま走行し続けた。その後、シフトレンジをニュートラルに戻し、ブレーキをかけると停止した。

表5　アクセルペダル全開時にブレーキを踏んだときの停止距離

No.	停止距離の変化
9	通常時より約 1.4 倍伸びて停止した
14	通常時より約 1.1 倍伸びて停止した
19	通常時より約 1.3 倍伸びて停止した
20	通常時より約 1.3 倍伸びて停止した
22	速度は低下するが、停止せず低速(約 14km/h)のまま走行し続けた

５．消費者へのアドバイス

（１）純正マットは必ず固定して使用し、固定フックが外れていないことやマットがずれていないことを十分に確認すること

固定しなかった純正マットがずれるとアクセルペダルに干渉することがあるので、マットは必ず固定して使用し、乗車する前に固定フックが外れていないことやマットがずれていないことを十分に確認すること。

（２）市販マットを使用する場合は、車両の形状にあったものを選択し、ペダルに干渉しないことを十分に確認して使用すること

市販マットは、車両の形状に合わない場合やずれた場合にアクセルペダルに干渉することがあるので、装着時にアクセルペダルが全開の状態でもマットに届いていないことを確認して車両の形状にあったものを選択し、ペダルに干渉しないことを十分に確認して使用すること。なお、市販マットの中には純正マットに固定できるものもあるので、テスト結果を参考にする。

（３）アクセルペダルが引っ掛かり、戻らなくなったときには、ブレーキを十分に強く踏んで停止させる。停止できない場合には、シフトレンジをニュートラルにしてブレーキペダルを踏む

アクセルペダルがマットに引っ掛かり、戻らなくなった場合には、ブレーキを十分強く踏めば停止する。停止できない場合には、シフトレンジをニュートラルにしてブレーキペダルを踏むこと。

６．業界への要望

（１）市販マットはずれないよう必ず固定フックなどをつけ、アクセルペダルに干渉しない形状にするよう改善を要望する

市販マットの中には、固定できないものがあったので、必ず固定フックなどをつけマットがずれないように改善するとともに、車両との組み合わせによっては、アクセルペダルがマットの溝や端部に引っ掛かることがあることから、ペダルに干渉しない形状、構造に改善するよう要望する。また、ペダルに干渉するおそれのある車種は明確に表示するよう要望する。

（２）固定しなかった純正マットがずれた場合は、アクセルペダルがマットに干渉する車種もあったことから、早急に改善等を含めた対応の検討を要望する

純正マットは、固定されていれば、アクセルペダルがマットに干渉することはなかったが、固定しなかった純正マットがずれた場合には、アクセルペダルに干渉した車種がみられた。フェイルセーフの観点から、早急に改善等を含めた対応の検討を要望する。

（３）アクセルよりもブレーキを優先させる機能（ブレーキオーバーライドシステム）の搭載を要望する

今回のテストで、アクセルペダルが全開状態でブレーキをかけると、スロットル開度を下げる車種は少なく、中には減速はするものの一定速度のまま走行し続けるものもあった。アクセルペダルがマットに引っ掛かった場合にも危険な状況を回避できるよう、ブレーキが優先される機能（ブレーキオーバーライドシステム）の搭載を要望する。

（４）消費者へ正しいフロアマットの使用方法を引き続き啓発することを要望する

自動車業界おいては、消費者へ正しいフロアマットの使用方法を啓発しているところであるが、引き続き啓発を要望する。

７．行政への要望

アクセルよりもブレーキを優先させる機能（ブレーキオーバーライドシステム）の搭載を業界へ働きかけるよう要望する

今回のテストで、アクセルペダルが全開状態でブレーキをかけると、スロットル開度を下げる車種は少なく、中には減速するものの一定速度のまま走行し続けるものもあった。アクセルペダルがマットに引っ掛かった場合にも危険な状況を回避できるよう、ブレーキが優先される機能（ブレーキオーバーライドシステム）の搭載を業界へ働きかけるよう要望する。

○要望先
消費者庁 消費者情報課 地方協力室
社団法人 日本自動車工業会
全国自動車用品工業会
一般社団法人 自動車用品小売業協会

○情報提供先
経済産業省 製造産業局 自動車課
国土交通省 自動車交通局 技術安全部 技術企画課

本件問い合わせ先
商品テスト部：042-758-3165

８．テスト方法

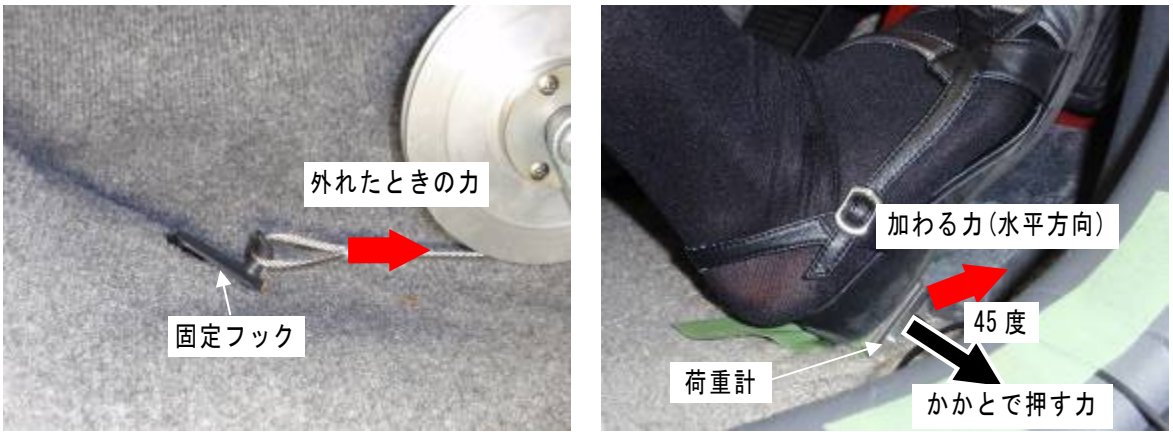
（１）フロアマットの固定

26 車種の純正マットと 4 銘柄の市販マットについて固定方法や表示方法について調べた。

また、固定した純正マットが外れることがないのかを、固定方法が異なる 6 車種(No.9、10、14、19、20、22)について、モニター(男性 6 名、女性 4 名、平均 38.7 歳)が乗車して、足をマットに着けて、前方向に 20cm ずらす行為を最大 10 回行った。

固定フックの取り付け強度は、滑車を介して水平方向に引っ張り、外れたときの力を調べた。また、運転姿勢を調整するために腰を後方に滑らせる動作をしたときのマットに加わる力は、先のモニター(10 名)が 45 度にセットした荷重計を足(かかと)で押し、そのときの水平方向の力を求めた(写真 14 参照)。

写真14　固定フックの取り付け強度と足に加わる力の測定の様子



（２）アクセルペダルへの干渉など

固定を忘れたなどの理由で純正マットがずれた場合や、市販マットを使用した場合に、アクセルやブレーキ操作を行い、ペダルとマットの干渉の有無を調べた(室温 15～23℃)。

市販マットについては、シート取り付け部分や車体フレームなどに合わせてフロアに敷いたときと、その状態から前方にずらしたときに干渉することがないか調べた。

なお、市販マットの「軽自動車・コンパクトカー用」、「普通車用」については、自動車検査証の自動車の種別に沿って、「軽自動車」と「小型」については前者で、「普通」については後者で調べた。また、「軽自動車等用」で一部カットできる銘柄については、タイヤハウスに接触する部分を、指示ラインのうちカットする面積が最も大きい状態でカットしたもので調べた。

（３）再現テスト

アクセルペダルがマットに干渉することが確認された吊り下げ式ペダルの 3 車種(No.9、20、22)で、走行中(50km/h)からの追い越しを想定し、アクセルを全開状態まで踏み込み、ペダルがマットに干渉したときにペダルから足を離しても加速するようなことがないのか調べた。

また、アクセルペダルが全開状態のときでもブレーキを踏めば速度が低下するのか、また、停止することができるのか 5 車種(No.9、14、19、20、22)で調べた。

停止距離については、アクセルペダルを全開状態にしてゼロから 60km/h まで加速し、アクセル全開のままブレーキを十分強い力で踏んだときと通常通りにアクセルを戻してブレーキを同様に踏んだときの違いを調べた。測定はいずれも 3 回行い、その平均値を停止距離とした。実施条件を表 6 に示す。

表6　再現テスト実施条件

試験実施日		車両状態(共通)	
天気	晴れ、くもり	ドライバー	1 名(男性 40 歳代)
気温	最低 2℃～最高 6℃	乗車人数等	3 名(ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ含む)、測定機器
路面	乾燥	備考	指定空気圧 ガソリン満タン状態

（参考資料 1）

表　純正マットの固定方法及び固定に関する注意表示

No.	主な固定方法			固定に関する注意表示	
	固定フックの数	フックとの固定方法	固定フックと車両側との固定位置	フロアマット（運転席）	取扱説明書
1	1	穴に貫通	車体	有	なし
2	2	穴に貫通	車体	有	なし
3	1	ロック付き(注)	車体	有	なし
4	2	穴に貫通	カーペット	有	有
5	2	穴に貫通	車体	有	有
6	2	穴に貫通	車体	有	有
7	2	穴に貫通	カーペット	有	有
8	2	穴に貫通	車体	有	なし
9	2	穴に貫通	車体	有	有
10	2	穴に貫通	カーペット	有	有
11	2	穴に貫通	車体	有	有
12	2	穴に貫通	車体	有	有
13	1	穴に貫通	車体	有	なし
14	1	穴に貫通	車体	有	なし
15	1	穴に貫通	カーペット	有	有
16	2	ロック付き(注)	カーペット	有	なし
17	2	穴に貫通	車体	有	なし
18	2	穴に貫通	車体	有	なし
19	2	ロック付き(注)	カーペット	有	なし
20	2	穴に貫通	カーペット	有	有
21	2	穴に貫通	カーペット	有	有
22	2	穴に貫通	車体及びカーペット	有	有
23	1	穴に貫通	カーペット	有	有
24	2	穴に貫通	カーペット	有	有
25	2	穴に貫通	カーペット	有	有
26	1	穴に貫通	車体	有	なし

(注)マット穴に貫通後、ロックさせる。

(参考資料 2)

表　市販マットの主な表示等

No.	主なうたい文句	対応車種など	大きさなど (一部実測)	材質など	警告、注意表示
A	水、泥、砂 3つの汚れを逃さずキャッチ！ 車内の汚れは　足元でキャッチ！！ ●フチ高形状が汚れを逃がさずキャッチ！車内はいつもクリーン！ ●バケット形状でほとんどの車種に対応！ ●暑さ寒さに強くオールシーズン使えて丈夫で長持ち！ ●お手入れカンタン､水洗いするだけでOK！	軽自動車、コンパクトカー	700×470mm 高さ約 4cm 運転席用フロント１枚	PVC	！警告 ●マットをアクセルペダルにのせないでください。エンジンが高回転になる恐れがあります。 ●運転席側では必ず正しい方向に取り付けてください。また、フロント用以外では使用しないで下さい。運転操作が正しく行えず危険です。 ●運転席側ではマットの上に物を置かないでください。運転操作が正しく行えず危険です。 ●運転席側でのご使用の際、ハイヒール、ゲタなど先の尖った履物で運転しないでください。マットの溝に引っ掛かり危険です。 ●アクセルペダルがオルガン式(床からペダルが支えられているタイプ)のお車にはご使用にならないでください。 ！注意 ●このマットに下に滑りやすいモノを敷かないでください。マットが滑って危険です。 ●マットに溜まった、水、泥、砂などは早めに捨ててください。足が滑って危険です。 ●本品をゴミ出しする場合は、不燃物として処理してください。
		普通自動車	720×500mm 高さ約 4cm フロント用１枚		
B	耐寒　耐熱　耐久 床面にピッタリフィット!汚れをしっかりキャッチ。深溝設計!! 高品質素材使用、オールシーズン最適な状態!!　全天候機能! アウトドア・カーライフに… オールシーズンマット	軽自動車・コンパクトカー	680×466×40mm フロント１枚 運転席側、助手席側 形状に合わせて２本のラインの内いづれかのラインにそってカットしてください。	合成ゴム・ポリ塩化ビニル樹脂	！警告 ●マットがズレた状態で使用すると、事故の原因となります。必ず運転操作の妨げにならない位置でご使用ください。 ●各座席の足元に収まるように取り付けてください。 ●運転中は絶対に敷き直さないでください。事故の危険があります。 ●本品に火気を近づけないでください。 ●本品の誤ったご使用方法により発生した事故等について、当社では一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。
		普通車・4WD	720×496×40mm フロント１枚		
C	汚れ徹底キャッチ! 雨・雪・泥 3D構造が汚れをキャッチ!あらゆる汚れからフロアーをガード! ズレないノンスリップ加工	軽・コンパクトカー用 ワゴン R・ムーヴ・キューブ・ライフ・ヴィッツなどにピッタリ！	69×47cm 高さ約 3.5cm フロント運転席用	(表)ポリエステル100% (裏)スベリ止め加工	！取扱い注意 ●各座席の足元に確実に収まるように敷いてください。また、運転前にフロアマットにズレが無い事を確認してください。 特に運転席の足元は、各ペダルにひっかかり本来の操作ができず運転に支障が発生する可能性がありますので、ご注意ください。 ●運転中は絶対に敷き直さないでください。事故の危険があります。 ●本品に火気を近づけないでください。 ●本製品のご使用中に発生した事故等について、当社では一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。 ペダルの適合 ！アクセルペダルがオルガン式(床からペダルが支えられているタイプ)のお車には、ご使用にならないでください。
	超軽量、3層構造! 雨・雪・泥から　車内の汚れをがっちりガード!! ズレないノンスリップ加工 特長 ●3D(立体)デザインが雨・雪・泥から愛車の床をガードします。 ●独創的な 3 層構造は、しなやかさを一年中保ち、愛車を傷つけません。 ●表面は、ポリエステルで耐久性バツグン。 ●裏面ノンスリップ素材。	普通車	68×47cm 高さ約 3.5cm フロント用 運転席・助手席兼用		
D	純正マットに固定して　ストッパー2個付きズレ防止 ストッパー　裏面スパイク　ズレにＷ効果 立体構造が　雨・雪・泥から車内を守る! お掃除・お手入れ簡単 ●純正マットにストッパーで簡単に固定できます。 ●裏面にスパイク加工が施してあるのでさらにズレずに安心です。 ●フロアー形状に合わせてカットできるカットライン付きです。	切れば軽自動車 そのままで普通車	70×50cm 高さ約 1.5cm 前席用　フロント１枚 お客様のお車の形状に合わせてカットできます ホイールハウス形状やフットレストにあわせてフリーカット トランクオープナーや給油口レバーの位置に合わせてフリーカット	ポリ塩化ビニル100% ※(裏面)スベリ止めスパイク加工 ストッパー：ABS樹脂	！ご注意 ●各座席の足元に確実に収まるように敷いてください。特に運転席の足元はご使用方法によってはペダル操作に支障をきたす恐れがありとても危険です。 運転前にはマットが確実に取り付けられていることをご確認ください。 ●運転中は絶対に敷き直さないでください。事故の恐れがあります。 ●本品に火気を近づけないでください。 ●本品は樹脂製マットのため、樹脂製マット特有の臭いがします。ご了承ください。 ●本品の誤った取り扱いでの事故について、当社はその責任を一切負いません。 ペダルの適合 ！アクセルペダルがオルガン式(床からペダルから支えられているタイプ)のお車には、ご使用にならないでください。

<title>乗用車用フロアマットのアクセルペダル等への影響に関する調査結果</title>